

Bolero III – Manual de Usuario



Por favor tómate el tiempo para leer este manual antes de tu primer vuelo con la Bolero III

Gracias...

Gracias por elegir la Bolero III. Tenemos confianza en que este parapente te proporcionará incontables experiencias emocionantes de vuelo. Este manual contiene toda la información que necesitas para volar y mantener tu parapente. Un conocimiento cuidadoso de tu equipo te dará seguridad y te permitirá maximizar todo su potencial.

Por favor entrega este manual al nuevo dueño si alguna vez vendes este parapente.

Felices vuelos y seguros aterrizajes,

El Equipo GIN

Aviso de Seguridad

Con la compra de nuestro equipo eres responsable de ser un piloto certificado de parapente y aceptas todos los riesgos inherentes a las actividades de parapente, incluyendo lesión y muerte. El uso incorrecto o malintencionado de equipos GIN aumenta significativamente estos riesgos. Ni Gin Gliders Inc ni el vendedor de equipos GIN asumen responsabilidad legal alguna por lesiones o daños personales o a terceros, bajo ninguna circunstancia. Si tienes dudas sobre el uso de este equipo, contacta tu instructor de vuelo, el distribuidor de GIN o el importador de tú país.

Contenidos

1. Gin Gliders

Gin Gliders fue fundada en 1998 por el diseñador de parapentes y piloto de competición Gin Seok y su equipo de ingenieros y pilotos de prueba.

La filosofía de Gin es simple: diseñar parapentes que a él y a cualquier otro piloto les encantará volar. Esta filosofía se aplica de la misma forma para una vela intermedia como la Bolero III, como para la vela de competición campeona del mundo, la Boomerang. Ningún parapente se lanza al mercado sin la completa satisfacción de Gin.

Gin ha diseñado y fabricado parapentes desde 1986, y está respaldado por un equipo igualmente experimentado, tanto dentro de la compañía en Corea como a través de una red mundial de importadores y distribuidores. El Equipo GIN ha dominado la Copa del Mundo de Parapente desde 1998 hasta hoy y ha tenido otros incontables éxitos de competición en Copas del Mundo y campeonatos Mundiales y Nacionales. Este alto nivel de maestría proporcionado por profesionales dedicados asegura que tú tengas la mejor garantía de producto y servicio posventa.



2. Presentando la Bolero III

La Bolero III es un concepto totalmente nuevo para un parapente de iniciación. Ha sido diseñada por Gin Seok Song y Robert Graham, quienes han combinado sus años de experiencia para producir una vela que está en sintonía única con las necesidades de los pilotos de hoy. La Bolero III ofrece una seguridad excepcional, con un mando preciso y a su vez amortiguado. Esto permite que el piloto sienta exactamente las sensaciones del vuelo y desarrolle así un estilo de vuelo activo, lo cual permite una rápida progresión por la curva de aprendizaje ya que el piloto se familiariza con la miríada de movimientos diversos y talantes del aire. La Bolero III te permitirá experimentar todo el placer del vuelo libre, sin nunca comprometer tu seguridad.

Para Qué Pilotos...

El Bolero III es un parapente de iniciación ideal y también sirve para el piloto con experiencia que vuela con poca frecuencia y desea un parapente de buen rendimiento con la máxima seguridad. La Bolero III está diseñada para todo tipo de vuelo, desde los primeros vuelos de escuela, a las incursiones desde tu despegue habitual, el vuelo térmico y el vuelo de distancia

Diseño de última generación

Gin y Robert han llevado a cabo importantes mejoras a la Bolero III comparado con su antecesora, la Bolero Plus. Rendimiento, despegue y mando se han mejorado sin sacrificar seguridad.

Los estudios en túnel de viento y el nuevo software para optimizar la forma del borde de ataque se han traducido en una superficie de sustentación más limpia.

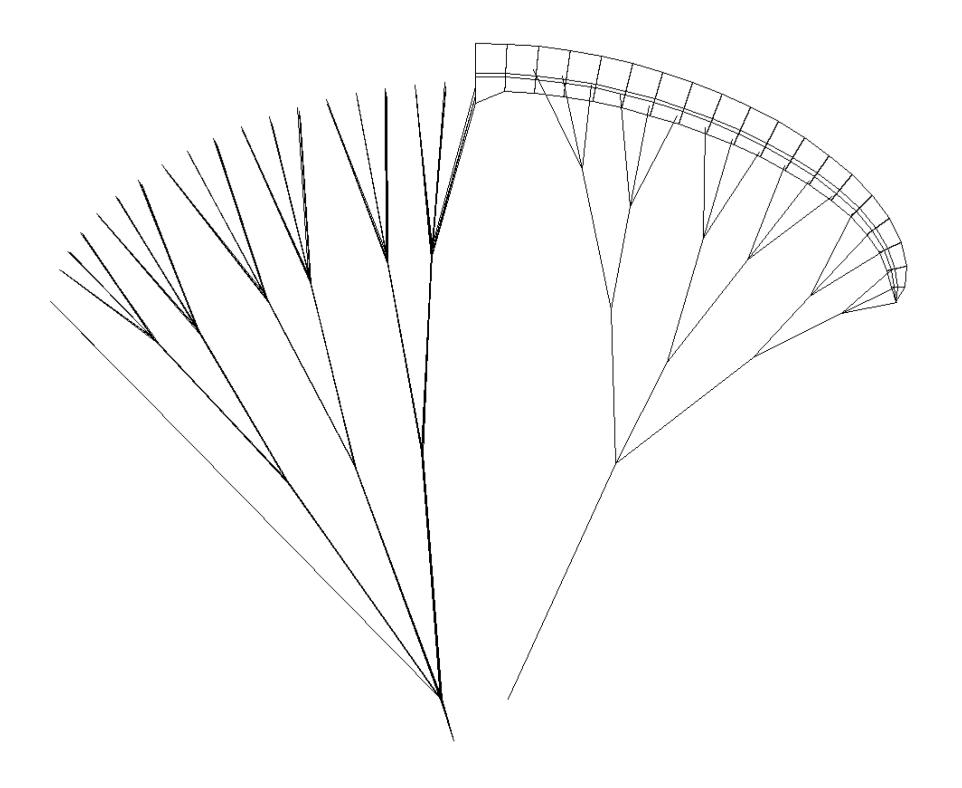




Una característica especial fácil de apreciar en la Bolero III es la "quilla". Al combinarse con la disposición optimizada de las líneas, estas innovaciones dan una estabilidad mucho más alta, especialmente en las situaciones extremas. El inflado de la vela es más fácil y reduce al mínimo los movimientos en aire turbulento, la estabilidad en el cabeceo está mejorada, lo cual se traduce en más comodidad y la nueva forma del estabilo mejora las características de vuelo, reduciendo la resistencia parásita de las puntas.

Se ha introducido un doble refuerzo en el borde de ataque con un perfil optimizado que mejora las características de despegue y prestaciones, además de alargar la vida útil de la vela. La disposición de las líneas de freno está diseñada para girar fácilmente, con un aumento proporcional de presión en los frenos para un mando preciso.

El peso y la resistencia parásita se han reducido usando una nueva tela técnica ligera y una eficiente disposición del suspentaje que reduce la cantidad total de líneas. Éstas y otras innovaciones permiten asegurar que al comprar el Bolero III te llevas el mejor parapente posible de su clase.



Fabricación

Todos los parapentes GIN se producen en las propias instalaciones de la compañía usando las técnicas más modernas. Personal altamente calificado aplica el máximo cuidado durante todo el proceso de fabricación. Después de cada paso se hace un riguroso control de calidad, de manera que cada material que se incorpora en cada vela puede ser rastreado. Estas medidas garantizan que los pilotos vuelan con la seguridad de que su vela alcanza los más exigentes estándares de fabricación y seguridad.

3. Antes de volar

Inspección Pre-entrega

La Bolero III se entrega con acelerador, mochila, bolsa interior, cinta de compresión, ripstop para reparación y este manual. Tu instructor o distribuidor debe haber hecho un inflado de prueba seguido de un vuelo de prueba antes de entregarla.

Acelerador

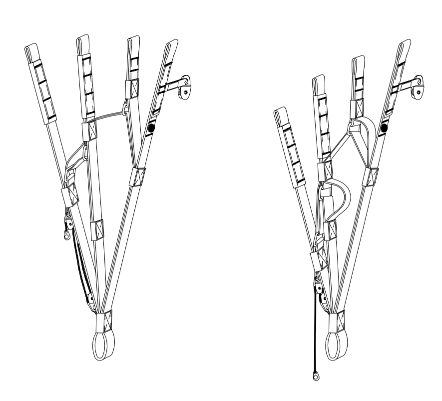
El sistema de acelerador aumenta la velocidad máxima bajando el ángulo de ataque con un sistema de poleas operado por pedal. Se puede observar un aumento de velocidad de hasta 10 km/h usando el recorrido completo del acelerador.

Es importante que tengas el acelerador correctamente instalado en tu silla y conectado a las bandas con las uniones de metal proporcionadas. El largo del pedal de acelerador se debe ajustar primero en el suelo, sentándose en la silla de manera que las piernas queden completamente extendidas, como si estuvieras acelerando al máximo. Resulta útil tener a un asistente para que mantenga las bandas verticales y tensas mientras haces este ajuste.
Puedes realizar ajustes posteriores en el suelo después del primer vuelo con acelerador. Si tienes alguna duda sobre este procedimiento, consulta a tu instructor o distribuidor.



El Bolero III viene equipado con un sistema de acelerador novedoso que incrementa el feedback a través de la presión en el pedal, informando al piloto sobre la incidencia de la vela y así sobre el rendimiento de planeo. Acelerada al 50% hay un incremento sustancial en la presión, que alerta al piloto de su posición en la curva polar.

Banda	A	B	C	D
Longitud a manos libres	48cm	48cm	48cm	48cm
Longitud acelerado al máximo	37cm	39cm	43.5cm	48cm

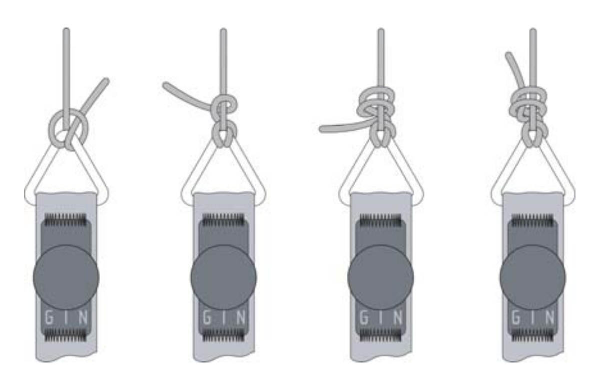


Ajuste de la línea de freno

Las longitudes de la línea principal de freno de la Bolero III son las mismas que las de las muestras que se han utilizado para los vuelos de prueba de la homologación DHV. Estas longitudes de línea han sido ajustadas con precisión por los pilotos de prueba de GIN, y no debería ser necesario ajustarlos.

En vuelo de ladera, es común volar con media vuelta en los frenos y agarrar las asas por el nudo. Sin embargo, se debe tener cuidado de soltar estas vueltas en cualquier situación extrema.

Si necesitas hacer ajustes para que se ajuste a tu silla, a tu cuerpo y a tu estilo de vuelo, te recomendamos encarecidamente que pruebes la vela cada 2 cm de ajuste. Debe haber un mínimo de 10cm de recorrido libre de los frenos cuando vueles el parapente a manos libres, para prevenir que se apliquen los frenos inintencionadamente cuando tengas el acelerador metido al máximo. Recomendamos usar un nudo margarita doble o un as de guía para ajustar el asa del freno, como se muestra en el diagrama.

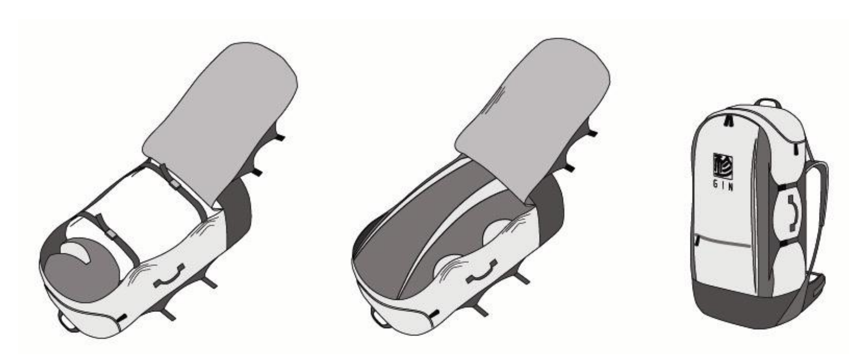


Mochila

Todos los parapentes Gin se entregan con una durable mochila de ripstop KODURA®. Esta mochila se ha diseñado para un transporte ergonómico cómodo y facilidad de uso. La mochila se debe empacar cuidadosamente para alcanzar máxima comodidad. Primero, coloca la vela dentro de la silla y después pon la parte superior de la silla en el fondo de la mochila, con el lado de la vela apoyado en la espalda de la mochila.

Finalmente, aprieta las cintas de compresión internas y externas y ajusta las cintas de los hombros y de la cintura para asegurar que el equipo permanezca firmemente en su lugar al caminar. También tiene dos bolsillos para los accesorios.

Existen como opción, una mochila tamaño XXL (capacidad de 200L) opcional para los pilotos que lo requieran; Así como también una de 90L ligera para almacenar tu equipos ligero (parapente, silla ligera, paracaídas, casco...). También sirve para llevar un vela normal con equipo ligero y puede ser usada para llevar equipo de montaña



Tu silla

La Bolero III está homologada para uso con todas las sillas o arneses con cruzado variable (tipo GH). Prácticamente todos las sillas producidas depués de 1993 son sillas del tipo GH. Los antiguos arneses con cruzado fijo (tipo GX) no están homologados y no deben utilizarse. Comprueba con el fabricante de la silla o con tu instructor de parapente si tienes dudas de si la tuya es tipo GH o GX.

El ajuste de la cinta del pecho de la silla controla la distancia entre los mosquetones y afecta al pilotaje y la estabilidad del parapente. El ajuste de la cinta del pecho aumenta la estabilidad pero también el riesgo de twist tras una plegada. Con la cinta del pecho en una posición más cerrada el parapente también tiene más tendencia a mantener una barrena estabilizada, mientras que abrir la cinta del pecho da más feedback del parapente pero disminuye la estabilidad.

Gin calcula y dibuja el esquema del parapente con una distancia entre los mosquetones de 44cm. Los vuelos de prueba para la homologación DHV también se realizan con este ajuste. Recomendamos fijar una distancia de entre 42cm y 50cm entre los mosquetones, dependiendo del tamaño y diseño de la silla. No hay necesidad de volar con la cinta del pecho apretada con la Bolero III, pues no muestra ninguna tendencia a sentirse inestable, a diferencia de parapentes más antiguos.

Rango de peso homologado

El Bolero III debe volarse dentro del rango de peso homologado señalado en la sección de referencia de este manual. El rango de peso se estima como el peso total en vuelo, es decir, el peso del piloto, del parapente, del arnés y de los accesorios. La manera más fácil de comprobar tu peso total es subiéndote a una balanza con todo el equipo, guardado en tu mochila.

Seguridad pre-vuelo

Para volar este equipo debes:

- Tener entrenamiento y experiencia prácticos y teóricos apropiados para esta clase de parapente.
- Tener el seguro y las licencias necesarios.
- Estar con los sentidos lúcidos, sin estar afectado por estrés ni ningún tipo de drogas, prescritas o recreacionales.
- Volar solamente en condiciones adecuadas para tu nivel de parapente.Usar adecuada protección en la cabeza, utilizar una silla homologada y un paracaídas de emergencia.
- Hacer un cuidadoso chequeo pre-vuelo

4. Volando la Bolero III

Recomendamos que primero practiques inflar tu parapente en una ladera pequeña o en terreno llano. Haz tus primeros vuelos con tu nuevo parapente en condiciones suaves o en un sitio de vuelo que te sea familiar.

Preparación para el despegue

Seguir un método regular de preparación y chequeo pre-vuelo es vital para volar seguro. Recomendamos lo siguiente:

A la llegada al sitio del vuelo, evalúa la idoneidad de las condiciones: velocidad y dirección del viento, espacio aéreo, turbulencia y ciclos térmicos.

Revisa tu parapente, silla, asa y pasador del emergencia, casco y cualquier otro equipamiento.

Elige un área suficientemente grande del despegue, de suelo regular y sin obstáculos.

Extiende la vela según la planta y ordena las líneas y las bandas.

Ponte el casco. Ponte la silla y ciérrala ¡y no te olvides de las perneras!

Conecta las bandas a los mosquetones de la silla, asegurándote de que no hay twists o lazos alrededor de las líneas.

Conecta el acelerador a las bandas con las uniones de metal.

Haz un chequeo final de las líneas tirando suavemente de las bandas o las líneas para asegurarte de que no hay ningún nuevo nudo, enredo, o ramas o rocas que molesten.

Ten especial cuidado en despegues sin viento o con viento muy flojo.

Lista de chequeo pre-vuelo

Paracaídas de reserva: pasador metido y asa en su lugar
Cintas del casco y de la silla, cerradas.
Líneas libres.
Vela abierta y enfrentada al viento.
Espacio aéreo despejado.

Despegue

La clave para una técnica de despegue exitosa es practicar el control de campana en tierra, en suelo llano, cada vez que puedas.

Despegue sin viento o con viento flojo

La Bolero III infla progresivamente en condiciones de viento flojo. Simplemente guía la vela con las bandas A, manteniendo tus brazos doblados y las manos a nivel de los hombros, Deja que tus brazos se eleven en un arco y espera a que la vela se infle y suba sobre tu cabeza –no empujes las bandas. No hay necesidad de que tires fuerte de las bandas. Corre con decisión cuando la vela venga por encima de tu cabeza.

Asegúrate de mirar hacia arriba y chequea que la vela esté completamente inflada antes de despegar y que no hay ningún nudo en las líneas. Si ocurre cualquier irregularidad y aún no estás en el aire aborta el despegue inmediatamente metiendo la vela en pérdida. En despegues de mucha pendiente mete en pérdida un lado del parapente y corre paralelo a la ladera.
Si sube un lado de la vela antes que el otro y la situación es recuperable, corre hacia el lado que esté inclinado en vez de luchar en contra de la fuerza. Un despegue de impulso en que empiezas a correr con las líneas flojas pegado a la vela no es necesario.

Despegue en viento fuerte

Se recomienda la técnica de despegue cruzado. Sosteniendo los frenos, da la vuelta para quedar de frente a la vela pasando un juego de bandas por encima de tu cabeza mientras das la vuelta.
Sugerimos que construyas un "muro" inflando parcialmente tu vela en el suelo, para así ordenar las líneas cuidadosamente. Comprueba que el espacio aéreo esté despejado y levanta suavemente el parapente con las bandas A. Cuando la vela esté sobre tu cabeza, atájala suavemente con los frenos, da la vuelta y despega. En viento más fuerte, debes estar preparado para dar un par de pasos hacia la vela mientras se infla y se eleva.

Nudos o enredos de líneas

Si despegas con un nudo o enredo en alguna línea, intenta alejarte de la ladera y del tráfico antes de comenzar cualquier corrección. Compensa con el peso del cuerpo y/o con el freno contrario y bombea el lado enredado con el freno. Ten cuidado de no volar demasiado lentamente para evitar entrar en pérdida o en un giro negativo. Si el nudo o el enredo está demasiado apretado para bombearlo, inmediatamente vuela hacia el campo de aterrizaje y aterriza con seguridad.

Tasa de caída mínima / mejor planeo

La velocidad de caída mínima se alcanza bajando aproximadamente 30 cm los frenos. El mejor planeo teórico en aire en calma se alcanza en la posición de manos libres.

Vuelo acelerado

Una vez que te hayas acostumbrado a volar con la Bolero III, puedes practicar el uso del acelerador, el cual te permite mejorar tu planeo en viento de cara y mayor penetración en viento fuerte.

Cuando vuela acelerada, la vela es menos estable y hay un mayor riesgo de una plegada.
Aplica el acelerador empujando el pedal de manera progresiva con tus pies. Debes estar preparado para controlar el giro con el peso del cuerpo y el cabeceo, a través de la variación en la presión del pedal. Mantén una presión muy ligera en los mandos para sentir lo que hace tu vela.

Evita el vuelo acelerado cerca del suelo y ten cuidado al usar el acelerador en turbulencia.

Si llegas a tener una plegada mientras pisas el acelerador, inmediatamente suelta por completo el pedal del acelerador antes de tomar cualquier acción correctiva.

Vuelo activo

La Bolero III tiene una alta presión interna, resistencia a las plegadas y un muy alto grado de seguridad pasiva. Sin embargo, es recomendable que siempre practiques un estilo de pilotaje activo. Esto te ayudará a evitar plegadas en todas condiciones excepto las más turbulentas. La clave para un pilotaje activo es mantener la vela sobre tu cabeza en todo momento. Si se queda detrás de ti, levanta los frenos. Si te adelanta, compensa con los frenos hasta que la abatida esté controlada. Si sientes una pérdida de presión en un lado de la vela, aplica firmemente el freno y/o compensa con el cuerpo en el lado apropiado hasta que sientas que recupera la presión. En todos los casos, conserva una adecuada velocidad respecto al aire y evita sobremandar.

En turbulencia

Plegadas de la vela pueden ocurrir en turbulencia fuerte. La Bolero III se recuperará sin intervención del piloto en casi todas las situaciones, así que cuando tengas dudas levanta los frenos y deja que el parapente vuele. Sin embargo, es recomendable que sigas los consejos que te damos a continuación para ayudar a que el vela se recupere más rápidamente

Plegada asimétrica

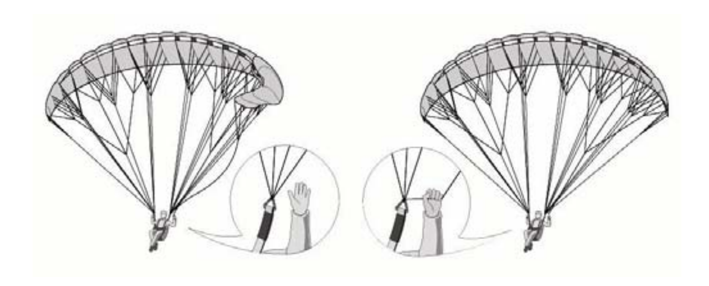
En el caso de encontrar turbulencia fuerte y sufrir una plegada asimétrica (colapso en un lado), la Bolero III se re-inflará rápida y fácilmente sin interferencia del piloto, pero la vela puede alterar ligeramente su dirección. Esto puede no ser lo más deseado si estás cerca del suelo o de otros parapentes, por lo que puedes mantener el rumbo cargando el peso del cuerpo al lado contrario del lado colapsado. Puedes ayudar a esta acción aplicando una pequeña fuerza en el freno opuesto a la plegada. Esto normalmente será suficiente para recuperarse. Sin embargo, si la plegada no sale, bombea el lado plegado con un movimiento firme y parejo. Deja que el parapente recupere su velocidad normal de vuelo una vez que se haya re-inflado.

Plegada simétrica

Una plegada simétrica (frontal) normalmente reabrirá rápidamente por sí misma sin ninguna intervención del piloto. La vela recuperará velocidad de vuelo con una pequeña abatida. Si compensas con freno ten cuidado de no sobre-mandar.

Corbata / vela metida entre las líneas

Una corbata ocurre tras una plegada fuerte cuando el estabilo se queda atrapado en las líneas del parapente. Es extremadamente improbable que ocurra en la Bolero III pero puede suceder tras plegadas muy grandes o en situaciones de cascada. No obstante, el piloto debería estar familiarizado con el procedimiento para corregirla. Compensa con el freno y/o carga el peso del cuerpo y bombea el freno del lado enganchado. En todos los parapentes Gin hay una línea separada principal que baja del estabilo a la banda C. Esta línea generalmente se queda suelta en caso de una corbata, tira de ella completamente hasta que se ponga tensa y la corbata normalmente sale.



Barrena plana

Durante un vuelo normal en térmica, estamos lejos del límite de la barrena plana. Sin embargo, si llegara a ocurrir, simplemente sube inmediatamente los frenos y espera a que el parapente se ponga delante.

Cascada de incidencias

Muchos de los lanzamientos de paracaídas de emergencia son el resultado de una serie de sobre-mandos por parte del piloto. Por favor, ten en cuenta que sobre-maniobrar es muchas veces peor que no hacer nada.

Perder altura

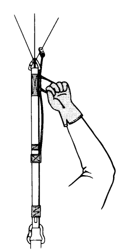
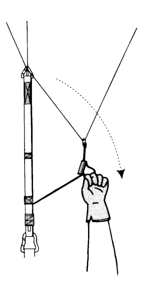
En condiciones de tormenta, por ejemplo, nos podemos encontrar con ascendencias extremadamente fuertes y extensas. El mejor lugar donde podemos estar en esta situación es en el suelo. Sin embargo, si nos ha sorprendido y necesitamos bajar rápidamente, existen diversos medios para hacerlo. Por supuesto, la mejor forma es buscar una descendencia. Si esto no funciona, intenta alguna de las técnicas descritas a continuación. La mayoría de estas técnicas aplican a la vela tensiones indebidas y se deberían de evitar si queremos alargar su vida. Te recomendamos que inicialmente practiques estas maniobras bajo supervisión durante un curso de maniobras de seguridad.

Orejas

Las orejas son un método seguro de perder altura de forma moderada, mientras se mantiene algo de velocidad horizontal. Las orejas se meten tirando del suspente exterior de cada una de las bandas A, primero una y luego la otra. La Bolero III viene provista de un “kit de orejas” para facilitar este proceso. Simplemente tira de las asas rojas que se encuentran pegadas con velero a las bandas, hacia afuera y hacia abajo, según se muestra.

Aunque el sonido del viento parezca indicar que la velocidad aumenta, ésta no aumenta metiendo orejas. En realidad, baja alrededor de 5 km/h. Se puede utilizar el acelerador junto con las orejas para mantener bastante velocidad horizontal mientras aumenta la tasa de caída.

El parapente se puede pilotar con las orejas metidas utilizando sólo el peso del cuerpo.

Cuando se sueltan los suspentes, las orejas de la Bolero III salen solas. Suelta las orejas con al menos 100 metros de altura sobre suelo. Si esto no es posible, mantén las orejas hasta el aterrizaje, que será mejor que soltarlas durante la aproximación. Este es un método más seguro en caso de un posible gradiente cerca del suelo, al ir con baja velocidad y mucha carga en la vela.

Barrena

La barrena debería considerarse como una maniobra extrema. Practica las barrenas con precaución y menor tasa de caída para apreciar el comportamiento de la Bolero III. Carga el peso del cuerpo hacia un lado tirando del freno progresivamente. Deja que se acelere en dos vueltas y ya habrá entrado en barrena. Una vez en barrena, la posición de tu cuerpo se moverá automáticamente hacia el lado opuesto del giro. Puede controlar su tasa de caída y ángulo de incidencia aplicando más o menos freno interior.

¡CUIDADO! Un piloto deshidratado y/o no acostumbrado a barrenar, podría marearse durante una barrena fuerte. Como para cualquier tipo de aeronave, advertimos que para salir de la barrena se debe pilotar el parapente de una forma controlada. Para sacar una barrena, deja que la vela de 1 o 2 vueltas aplicando suavemente el freno exterior y/o moviendo el peso hacia el exterior. En la prueba de certificación de la DHV, la salida automática y espontánea de una barrena se hace hasta una tasa de descenso de 14 m/seg.

Bandas B

Para perder altura rápidamente sin someter a nuestro cuerpo a la fuerza G, se pueden utilizar las bandas B. Alcanza las bandas B justo por debajo de los maillones, doblando las manos mientras tiras hacia abajo. Al principio pueden estar duras, pero se hacen más suaves según se va deformando el perfil. Una vez metidas las bandas, no las sueltes inmediatamente. El parapente necesita estabilizarse con las B antes de soltarlas. Al salir de la maniobra, la Bolero III tendrá un picado suave sin tendencia al parachutaje. Aconsejamos soltar las B simétricamente con las dos manos y de forma decidida.

Pérdida, pérdida dinámica

Esta es una maniobra extrema y no deberías necesitar hacerla nunca.

No le des vueltas a los frenos antes de meter una pérdida. Mantén las manos cerca del cuerpo durante la pérdida y colócalas debajo de la tabla de la silla si fuera necesario. Durante una pérdida estable, la vela oscilará detrás continuamente.

Antes de soltar la pérdida, sube las manos lenta y simétricamente hasta que el parapente se llene de aire. Si es posible, sube los frenos cuando tengas el parapente delante para evitar de esta forma una abatida excesiva. La Bolero III disminuirá paulatinamente la abatida por si misma, pero si es necesario, puedes contrarrestar la abatida con los frenos para mayor comodidad y luego subir las manos para ganar velocidad. Ten cuidado de no meter una nueva pérdida cuando intentes controlar la abatida.

Nunca intentes meter una pérdida y luego cambies de idea subiendo enseguida los frenos, pues el parapente abatirá muy bruscamente.

Parachutaje (pérdida estable)

La Bolero III no tiene tendencia a entrar o permanecer en parachutaje, sin embargo, si esto llegara a ocurrir, pon las manos en las bandas A y empújalas hacia delante para ganar velocidad. En algunas sillas/sistemas de acelerador modernos, se puede acceder al acelerador sin utilizar las manos; si es así, pisa el acelerador. No intentes nunca pilotar con un parachutaje.

Se puede reconocer un parachutaje cuando el parapente se queda "fofo" y sin presión, y disminuye el ruido del viento en tus oídos. Esta situación ocurre generalmente volando en turbulencia o al sacar una plegada aplicando demasiado freno.

Pilotar sin frenos

Si por cualquier motivo un freno no está operativo, la Bolero III se puede pilotar con las bandas D. Ayúdate con el peso del cuerpo en el arnés y ten cuidado de no abusar demasiado de las bandas para evitar cualquier posibilidad de autorrotación.

Acrobacia

La Bolero III no está diseñada para la acrobacia y en la mayoría de los países el vuelo acrobático está prohibido. Además de los riesgos inherentes, las maniobras extremas de cualquier tipo confieren tensiones innecesarias al parapente y efectivamente acortan su vida.

Aterrizaje con la Bolero III

Elige una zona de aterrizaje habitual, libre de obstáculos, comprobando cuidadosamente la velocidad y dirección del viento en el aterrizaje. La baja velocidad de vuelo mínima de la Bolero III te ayudará a hacer un aterrizaje suave en condiciones normales. Aproxímate al aterrizaje con suficiente velocidad y no hagas tu último giro demasiado tarde o bruscamente.

Antes de aterrizar, lleva las piernas hacia adelante de la silla para adoptar una posición de pie. NUNCA aterrices sentado; es muy peligroso para la espalda incluso si llevas protección dorsal, que es sólo un sistema de seguridad pasiva. Entrar de pie al aterrizaje es seguridad activa y es mucho más efectivo.

Despegue con torno

La Bolero III es adecuada para tornearse por pilotos que tengan la calificación básica para despegue con torno. La Bolero III no tiene tendencia a entrar en parachutaje y tiene suficiente margen para pilotarse en situaciones normales de torneo. Asegúrate de utilizar un equipo

apropiado, personal experimentado, técnicas recomendadas y todas las precauciones básicas de seguridad para despegar con torno.

Vuelo con Paramotor

La homologación de parapente no incluye vuelo motorizado. Sin embargo, el vuelo en paramotor con la Bolero III es posible debido a su fácil despegue, buen comportamiento, estabilidad y mando extraordinariamente bueno. Utiliza siempre combinaciones homologadas de paramotor y parapente. Contacta con tu Federación ante la duda.

5. Cuidado, Mantenimiento y Reparaciones

Los materiales usados en la construcción de la Bolero III han sido cuidadosamente seleccionados para máxima durabilidad.

Sin embargo los consejos siguientes, te ayudarán a mantener tu vela en buenas condiciones y además asegurarán un largo período de uso seguro. El desgaste prematuro es producido por un manejo en tierra descuidado y una exposición innecesaria, luz UV, químicos, calor y humedad.

Control de campana

Se debe evitar lo siguiente:

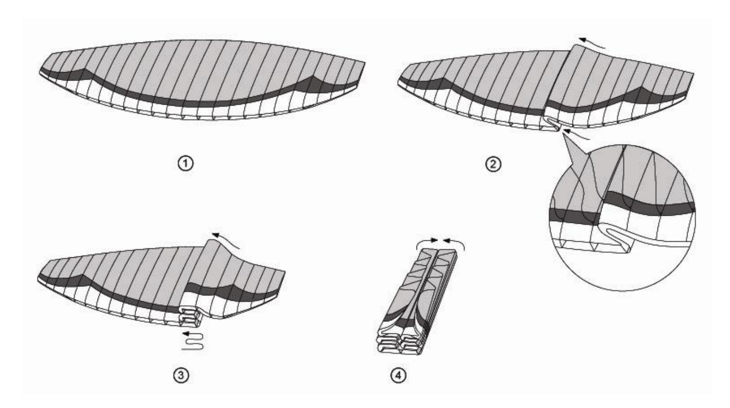
- Choques violentos en el extradós (por ej: cuando la vela golpea el suelo con el borde de ataque durante el control de campana).
- Arrastrar el parapente por el suelo.
- Pisar los suspentes o la vela. El Kevlar que va dentro de las fundas puede soportar mucha carga sin ceder, pero es sensible a los dobleces pequeños.
- Abrir la vela con viento fuerte sin desenredar antes los suspentes.

El daño de los rayos UV

Evita dejar el parapente al sol innecesariamente. Los rayos UV del sol degradan la tela del parapente.

Instrucciones de plegado

Aconsejamos plegar el parapente en forma de acordeón, según se muestra en el dibujo. Este modo de plegado puede ser más lento y es más fácil con ayuda, pero conserva la rigidez de los refuerzos del perfil.



Puesto que los pliegues en la vela debilitan el material, guarda el parapente lo más holgadamente posible.

Transporte y conservación

La humedad es el peor enemigo para tu parapente, afectando negativamente a la vida del tejido, los suspentes y los refuerzos. Por ello, la Bolero III se debe conservar seca y en lugar fresco. No guardes el parapente plegado durante un largo periodo de tiempo si está mojado, con arena, con sal o si ha entrado algún objeto extraño en los cajones. Déjalo secar siempre de forma natural antes de guardarlo en un lugar seco. Deja la mochila abierta siempre que sea posible para dejar que se evapore cualquier resto de humedad y no transportes o guardes el parapente cerca de productos químicos, tales como gasolina, pinturas u otros solventes.

Limpieza

Utiliza sólo agua templada y un paño suave para limpiar tu vela. Nunca utilices materiales abrasivos o detergentes. Sólo limpia la vela si es absolutamente necesario; por ejemplo, después de un aterrizaje en agua salada.

Mantenimiento, revisiones

Gin Gliders recomienda que la Bolero III sea revisada por un agente GIN autorizado después de 100 horas de vuelo o cada año, lo que sea antes. Una completa revisión te dará tranquilidad y alargará la vida de tu parapente. Después de un golpe o aterrizaje violento sobre el borde de ataque, o si aprecias cualquier deterioro en el funcionamiento o comportamiento de la vela, se debería llevar a cabo una revisión adicional por parte de una persona cualificada.

Debes revisar también cualquier daño en los suspentes, vela, bandas y uniones antes de cada vuelo.

Reparaciones

Los agujeritos pequeños en la vela se pueden reparar con la cinta ripstop que se entrega con el parapente, mientras que los suspentes dañados deben ser reparados por un distribuidor GIN. Antes de reemplazar un suspente, comprueba su longitud con respecto al opuesto del otro lado de la vela. Cuando una línea o suspente se reemplaza, infla siempre el parapente en terreno llano para comprobar que todo está en orden antes de volar.

Las reparaciones mayores, tales como cambios de cajones, sólo se deben de llevar a cabo por parte del distribuidor o del fabricante.

6. Detalles técnicos

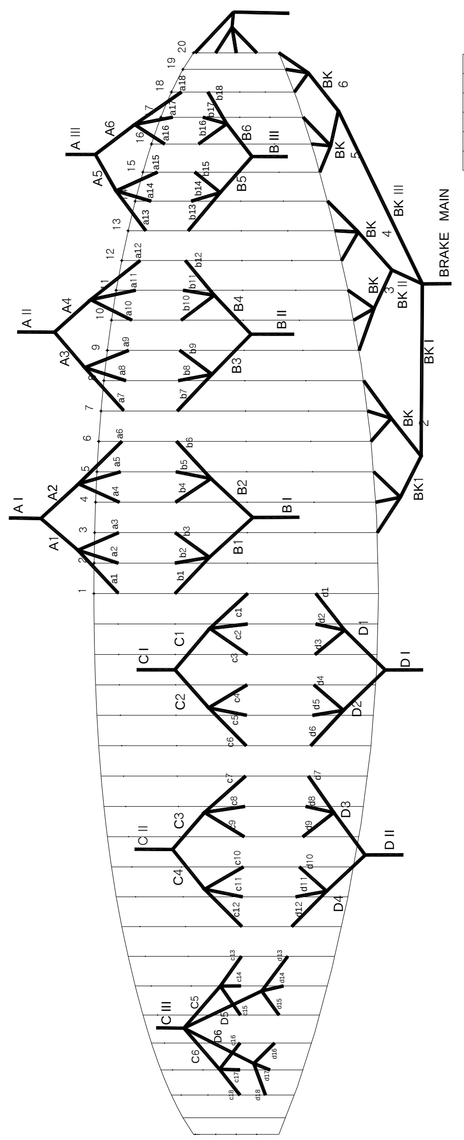
Pruebas y Homologación

La GIN Bolero III ha superado la DHV 1(GH) y también ha sido certificada en la norma EN-926. Este es la clase más segura de parapente. La Bolero III también ha pasado los tests de carga y choque con una carga que sobrepasa 8G el peso máximo en vuelo.

Especificaciones técnicas

Size		XS	S	M	L	XL
Flat	Area	24.73m²	26.35m²	28.6m²	30.93m²	33.35m²
	Span	10.88m	11.23m	11.7m	12.16m	12.63m
	A.R.	4.79	4.79	4.79	4.79	4.79
Projected	Area	21.54m²	22.95m²	24.91m²	26.94m²	29.05m²
	Span	8.9m	9.19m	9.57m	9.95m	10.34m
	A.R.	3.68	3.68	3.68	3.68	3.68
Chord	Root	2.79m	2.88m	3.00m	3.12m	3.24m
	Tip	0.84m	0.86m	0.90m	0.94m	0.97m
Height		6.98m	7.21m	7.51m	7.81m	8.11m
The number of Cells		38	38	38	38	38
Weght		5.3kg	5.6g	6.0kg	6.4kg	6.8kg
Flight weight		55~75kg	70~90kg	85~105kg	100~120kg	115~140kg
DHV		1	1	1	1	1
EN-926		Certified	Certified	Certified	Certified	Certified

Lineplan



Line material	
Upper line	GIN KEV1.1
Middle line	GIN KEV1.1, 1.3
Main line	GIN KEV1.6, 1.8
STB Main	GIN KEV1.3
Brake Main	GIN KEV2.0

Material List

FABRIC OF CANOPY

SUPPLIER	NAME	PORCHER NCV Industries		
	ADDRESS	L'Isle d'Abeau, Parc de Chesnes, 75, rue du Ruisseau 38070 SAINT QUENTIN FALLAVIER Cedex / France		
TYPE OF FINISH		SIDE COATED(POLYURETHANE)		
TYPE OF YARN		PA 6.6 HIGH TENACITY – 33 dtex		
PLACE USED		RIBS	UPPER / LOWER	UPPER FRONT
FABRIC CODE		9017 E29A	9017 E38A	9017 E77A
PATTERN		Rip Stop	Rip Stop	Rip Stop
Coated fabric's weight (g/sqm)		40+/-2	40+/-2	40+/-2
Tear Strength	WARP (DaN)	1.5 min	1.5 min	1.5 min
	WEFT (DaN)	1.5 min	1.5 min	1.5 min
Elongation on bias 3 lbs (%)		1 max	8 max	6.5 max
Elongation on bias 5 lbs (%)		2 max	17 max	2 max
Elongation on bias 10 lbs (%)		10 max	28 max	15 max
Breaking Strength	WARP (DaN/5cm)	38 min	38 min	38 min
	WEFT (DaN/5cm)	33min	33min	33min
AIR Permeability p=2000Pa (l/SQMXMN)		100(max)	40max	40max

SUSPENSION LINES

MATERIAL		ARAMID(TECHNORA)			
SUPPLIER	NAME	TEIJIN LIMITED, JAPAN			
	ADDRESS	1- 1, UCHISAIWAI-CHO 2-CHOME, CHIYODA-KU, TOKYO 100, JAPAN			
PLACE USED		TOP LINES	MID LINES	BOTTOM LINES	BOTTOM LINES
NAME		GIN Teijin 1.1	GIN Teijin 1.3	GIN Teijin 1.6	GIN Teijin 1.8
DIAMETER(mm)		1.1	1.3	1.6	1.8
YARN COUNT		1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
NUMBER OF CORE		4	5	9	11
BREAKING STRENGTH (MIN)		80kg	130kg	180kg	220kg

REINFORCEMENT

FABRIC CODE		P260 1.0 UVM
SUPPLIER	NAME	DIMENSION-POLYANT Gmbh
	ADDRESS	Speefeld 7 - D-47906 Kempen – GERMANY
MATERIAL		POLYESTER SCRIM
STYLE		P260
FINISH		1.0 UVM
WEIGHT (g/m2)		283
CONSTRUCTION		150P * 150P FILM 150P * 150P

RISER

MATERIAL		POLYESTER TAPE
SUPPLIER	NAME	Güth & Wolf GmbH
	ADDRESS	Herzebrockerstr. 1-3 D-33330 Gütersloh GERMANY
WEIGHT (GR/M)		34
BREAKING STRENGTH		1,100DAN
WIDTH (mm)		20mm

MAILLONS

MATERIAL		STAINLESS STEEL
SUPPLIER	NAME	SUBO TECH CO.
	ADDRESS	981-1 CHAGOK-RI PALTAN-GU, HWASUNG-CITY, KYUNG KI-DO, KOREA
WEIGHT (GR)		12
BREAKING STRENGTH		1,000kg
DIAMETER (mm)		4.3

BRIDLE (ATTACHMENT LINES)

MATERIAL		NYLON
SUPPLIER	NAME	KOLON INDUSTRIAL CO.
	ADDRESS	45 MU KYO DONG JUNG – GU, SEOUL, KOREA
WEIGHT (GR/M)		7.2
BREAKING STRENGTH (kg)		110KG
WIDTH (mm)		13

THREAD

MATERIAL		HIGH TENACITY POLYESTER YARN	
SUPPLIER	NAME	AMANN & SÖEHNE GMBH & CO.	
	ADDRESS	INDUSTRIESTRASSE 1, D-74391 ERLIGHEIM, GERMANY	
DENIER		150D/3	225D/3
BREAKING STRENGTH (EN2062)		2.9kg	3.2kg
MAXIMUM ELONGATION (EN 2062)		16%	16%

“El diseño de parapentes es un viaje personal de desafío y descubrimiento; una continua búsqueda de la perfección”.

- Gin Seok Song

Se han hecho todos los esfuerzos para asegurar que la información de este manual es correcta, pero por favor, recuerda que se ha confeccionado exclusivamente como una guía. No se debe utilizar como un manual de “cómo volar”.
Este manual de usuario está supeditado a cambios sin previo aviso. Por favor, visita www.gingliders.com para la última información relacionada con la Bolero III y otros productos GIN. Si te suscribes al boletín de seguridad de la DHV, automáticamente recibirás información de todos los productos certificados en DHV www.dhv.de/typo/Mailinglists.847.0.html

WARNING:

All gliders have to be inflated on a flat ground before the first flight. The first flight has to be done by the Gin Gliders official dealer before delivery to the final pilot.

Paragliding is an extremely dangerous activity that can and sometimes does result in serious injury or death.

The designer, manufacturer, distributor, wholesaler and retailer cannot and will not guarantee your safety when using this equipment or accept responsibility for any damage, injury or death as a result of the use of this equipment. This paragliding equipment should only be used by qualified and competent pilots or by pilots under the direct supervision of a competent and qualified paragliding instructor.

You alone must take full responsibility to ensure that you understand the correct and safe use of this paragliding equipment, to use it only for the purpose for which it is designed, and to practice all proper safety procedures before and during use.

Paragliders require careful and constant care.

Over time, age, solar radiation, dirt, dust, grease, water, wind, stress and other variables will degrade the materials, performance and safety of the glider, thereby increasing the risk of injury or death.

Read and make sure you fully understand the owner's manual of this paraglider before you fly.

Always wear a helmet and protective clothing when flying a paraglider.